



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 283

AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRUZ-PÉREZ LAPAZARÁN

Sesión núm. 19



celebrada el jueves, 28 de junio de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Página

- | | |
|--|------|
| — Del señor Vázquez Vázquez (Grupo Parlamentario Mixto), sobre medidas que va a adoptar el Gobierno para resolver la situación de los trabajadores afectados por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. (Número de expediente 181/000886.) | 8578 |
| — Del mismo señor diputado, sobre el plan alternativo del Gobierno para resolver las consecuencias que para la flota tiene la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. (Número de expediente 181/000887.) | 8580 |
| — Del señor Edo Gil (Grupo Parlamentario Socialista), sobre medidas a adoptar ante la extracción de arenas en la zona del puerto deportivo de Oropesa del Mar (Castellón), al ser una importante zona de criadero de diferentes especies y afectar gravemente al sector del arrastre. (Número de expediente 181/000665.) | 8584 |

— Del señor Díaz Díaz (Grupo Parlamentario Socialista), sobre cuantificación de las pérdidas económicas ocasionadas en los bancos marisqueros de las rías gallegas como consecuencia de los temporales del pasado otoño y medidas de apoyo previstas al respecto. (Número de expediente 181/000495.)	8586
— Del mismo señor diputado, sobre trabajadores afectados por la reestructuración del sector pesquero y previsiones al respecto. (Número de expediente 181/000506.)	8588
— Del mismo señor diputado, sobre el estado de las negociaciones sobre caladeros alternativos para la flota que faenaba en aguas de Marruecos. (Número de expediente 181/000509.)	8588
— Del mismo señor diputado, sobre las gestiones para neutralizar la iniciativa de la Unión Europea de cuestionar las ayudas al sector pesquero y para que la reestructuración positiva del sector en España sea asumida financieramente por la UE. (Número de expediente 181/000510.)	8593
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones del Gobierno en relación con su demanda de solicitud de devolución de las indemnizaciones recibidas por los marineros del barco Rosalín segundo. (Número de expediente 181/000831.)	8594
— Del mismo señor diputado, sobre las actuaciones del Gobierno español ante la Unión Europea para que se cumpla el Acuerdo de 1998 relativo a la erradicación de las volantas. (Número de expediente 181/000849.)	8596

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

PREGUNTAS:

- **DEL SEÑOR VÁZQUEZ VÁZQUEZ (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE MEDIDAS QUE VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA RESOLVER LA SITUACIÓN DE LOS TRABAJADORES AFECTADOS POR LA NO RENOVACIÓN DEL ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS. (Número de expediente 181/000886.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Iniciamos la sesión número 19 de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, con una sesión monográfica con el secretario general de pesca, don Samuel Juárez, al cual aprovecho la ocasión y la oportunidad para darle la bienvenida. Sesión monográfica, dedicada como decía anteriormente a pesca, y en la que se van a plantear una serie de preguntas. Empezaremos por la formulación de la primera pregunta que figura en el orden del día, cuyo autor es don Guillermo Vázquez Vázquez, del Grupo Parlamentario Mixto (Bloque Nacionalista Galego), al cual cedo la palabra para que pueda formular la pregunta.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Está claro que hoy se cierra el período de sesiones y hasta septiembre, si no cambia nada, no nos volveremos a ver, probable-

mente hasta avanzado septiembre, aunque podemos coincidir, efectivamente, durante las vacaciones.

Las dos preguntas que formula el Bloque Nacionalista Galego, y en concreto ésta primera sobre la situación social de los trabajadores afectados por el paro de la flota con Marruecos, trata de alguna manera de que al acabar este período, como decía, el Gobierno nos diga qué se avanzó en relación a la solución económica y social de estos trabajadores de una flota que hoy no vamos a entrar a discutir ya sobre el no acuerdo con Marruecos y todo lo que pensamos sobre el mismo, pero que lleva amarrada, como decía, desde noviembre de 1999.

Simplemente decir que los trabajadores no pueden ser los paganos de esta situación. Yo sé, o estoy casi seguro, pero el señor Juárez después nos dirá lo que hay, de que no hay nada avanzado al respecto. Es evidente que se prolongaron las ayudas de 151.000 pesetas hasta fin de año, y por lo tanto eso significa que efectivamente el plan sobre esta cuestión no está concretado. Por cierto, unas ayudas (aprovecho esto para meter un pequeño inciso) que podían cuando menos actualizarse en función del IPC.

Efectivamente, creo que no nos avanzará nada especial a este respecto, pero en todo caso volver a insistir en que es necesario que el Gobierno concrete cuanto antes un plan para estos trabajadores, un plan que debe ser negociado con sus representantes, que sea concreto, que sea naturalmente generoso en el sentido de que estos trabajadores tengan asegurado cuando menos su

futuro, una salida digna por tanto en lo económico y en lo social, teniendo en cuenta que la mayoría de ellos, en el caso de que la flota no siga faenando, que una buena parte de ella no seguirá, no tienen otra salida alternativa.

Aprovecho simplemente para hacerle llegar al señor secretario general de Pesca, aunque luego lo haré por otros medios, una cuestión aunque parezca menor que está relacionada con el tema del que hablamos, de los trabajadores afectados por la no renovación del acuerdo, que es la de los trabajadores del barco Rosalín Segundo. Digo esto porque es una situación que se acaba de plantear en concreto con estos trabajadores, pero podría plantearse con otros. Un barco que se hundió en su momento, que fue desguazado y que como consecuencia de eso los trabajadores se encuentran cobrando un paro, por cierto una cantidad menor que las propias ayudas que se les están prestando al resto de los trabajadores afectados por la paralización, un paro cuyo período de cobro finalizará en los próximos meses, y lo que es peor unos trabajadores que probablemente, no probablemente sino seguro, se encontrarán excluidos de los beneficios que se puedan derivar en su momento de un plan de ayudas para estos trabajadores de la flota reconvertida.

Nosotros creemos que esto necesita una solución política, creemos que si existe sensibilidad es factible alcanzar esta solución para arreglar la situación de los trabajadores de este barco que están inmersos en ella, francamente y dicho así con toda cordialidad o con toda llaneza, sin comerlo ni beberlo.

En todo caso espero la respuesta del señor secretario general de pesca, al que agradezco su comparecencia en esta Comisión, para que nos explique qué planes tiene el Gobierno para estos trabajadores.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle, tiene la palabra el señor Juárez.

Tiene la palabra, señor secretario.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): La primera medida que el Gobierno adoptó ya en su momento para paliar las consecuencias de la falta de acuerdo en relación con estos tripulantes, como es bien sabido, son las ayudas, que se han concedido puntualmente desde el primer día. Quiero decir esto porque nosotros estamos ciertamente orgullosos de esa puntualidad y de esa prontitud en la respuesta, que creo ha contribuido mucho a resolver o a paliar de alguna forma la situación de este colectivo. Ayudas, además, que se han concedido en una cuantía y en unas condiciones (cuando digo lo de condiciones lo subrayo) consensuadas con los sindicatos; es decir que las órdenes ministeriales que regulan estas ayudas, en este caso del Ministerio de Trabajo, han sido órdenes donde participaron muy activamente los representantes sindicales.

En relación con este colectivo, como ya ha dicho S.S., se van a prolongar estas ayudas hasta el 31 de diciembre, decisión que se ha tomado en el pasado Consejo de Ministros del día 18 de junio, con la intención de dar tiempo a que se ponga en marcha este plan de acción, el plan de acción que por encargo del Consejo Europeo de Niza del pasado diciembre la Comisión debe presentar para su aprobación al Consejo y que todavía no ha presentado, aunque se espera esta presentación para los próximos días.

Dentro de estas acciones que en su día ya ha propuesto el Gobierno, dentro de ese plan de acción, y que en su momento se pondrán en marcha, figuran como es lógico y en primer lugar todas las políticas activas que contribuyan al mantenimiento del empleo, al mantenimiento de la actividad. Ése es el primer objetivo en relación con este colectivo, y para ello se va a poner en marcha un plan de formación que se va a diseñar específicamente para este colectivo, formación ocupacional para estos trabajadores afectados con el fin de potenciar su reinserción profesional mediante la puesta al día de sus competencias profesionales y teniendo en cuenta, insisto, sus características individuales y profesionales.

Además, se va a tener una aplicación específica en este colectivo de incentivos a la contratación indefinida, para poder conceder unos incentivos especiales a las empresas que den empleo indefinido a estos trabajadores, y también se van a poner en marcha otro tipo de ayudas, son las previstas en el IFOP, en forma de primas individuales tanto a los trabajadores en desempleo como consecuencia de la reestructuración de la flota, son primas de 10.000 euros por una sola vez a aquellos trabajadores que permanecen desempleados un período mínimo de seis meses, independientemente de la percepción de prestaciones por desempleo, y también las primas individuales de 50.000 euros para aquellos trabajadores que decidan dedicarse a otras actividades distintas de la pesca, y por tanto acometer proyectos individuales o colectivos fuera del sector de la pesca, primas, insisto, de 50.000 euros, que yo creo son cantidades importantes. Se trata de las medidas que se consiguieron introducir en el reglamento IFOP aprobado a finales del pasado año 1999.

Por otra parte, también se pondrán en marcha prejubilaciones de los trabajadores de más edad, en forma de incentivos que permitan que trabajadores a partir de una edad bonificada de en torno a 55 años puedan acogerse, si bien esta medida tiene un alcance limitado, puesto que es un colectivo relativamente joven.

El señor **PRESIDENTE**: Para la réplica, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Francamente, señor presidente, no tengo la menor intención de hacer réplica, porque nosotros constatamos que esto es lo que

hay, no hay nada más, no hay nada nuevo bajo el sol. En todo caso hay unas intenciones, y esperemos que se vayan concretando en el futuro. No voy a discutir nada sobre esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere contestar el señor Juárez, tiene la palabra. (**Pausa.**)

— **DEL SEÑOR VÁZQUEZ VÁZQUEZ (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO), SOBRE EL PLAN ALTERNATIVO DEL GOBIERNO PARA RESOLVER LAS CONSECUENCIAS QUE PARA LA FLOTA TIENE LA NO RENOVACIÓN DEL ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS. (Número de expediente 181/000887.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la formulación de la segunda pregunta. Grupo Parlamentario Mixto (Bloque Nacionalista Galego), tiene la palabra su portavoz, señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: La segunda pregunta, aunque vaya separada, obviamente tendría relación con la primera. Es evidente que las medidas sociales de acompañamiento que se tomen en relación a la flota que está paralizada, tiene que ver de alguna manera con la cantidad de flota que desaparezca, es decir que depende también del mantenimiento del trabajo que se consiga.

En todo caso, también se dirige a lo mismo, a conocer las novedades que ofrece el Gobierno respecto a la situación de la flota que faenaba en el banco canario-sahariano una vez que el Acuerdo de Pesca con Marruecos no existe. Venimos a preguntar lo mismo, qué avances se registraron en los planes del Gobierno, y yo aquí quisiera hacer una serie de preguntas concretas al señor secretario general.

En primer lugar, respecto a las recolocaciones, es decir preguntas concretas sobre lo anunciado por el propio Gobierno, me refiero a las recolocaciones a día de hoy, es decir cuántos barcos en concreto han conseguido reubicar o cuántos está previsto reubicar a corto plazo, sean en los llamados caladeros propios o en aguas de terceros países, y en qué condiciones, a qué especies van a dirigir su actividad.

En segundo lugar, qué ayudas están concretadas para conseguir adaptar esta flota a las nuevas actividades, y me explico: la necesidad de cambio de artes o de las propias estructuras de los barcos. También quisiera que el señor secretario general de pesca nos contestara sobre qué avances se han realizado en lo relativo a los acuerdos privados entre empresas marroquíes y españolas. Digo esto porque últimamente apareció en los medios de comunicación que iba a haber un apoyo gubernamental a este tipo de posibilidad de acceso a esas aguas. Por tanto le preguntamos qué medidas con-

cretas de apoyo económico y/o político va a prestar el Gobierno para alcanzar esos acuerdos privados, y si manejan alguna hipótesis relativa a cuántos barcos pueden seguir en ese caladero canario-sahariano por esta vía. Digo esto, vuelvo a insistir, porque últimamente no sólo es que hay ciertas demandas, cuando menos de un sector de la patronal o de todo el sector, sino porque también se ha anunciado por parte del Gobierno, incluso de las comunidades autónomas, apoyo a este tipo de vías.

La tercera cuestión que queremos plantear es que nos aclare una preocupación que flota en el ambiente y que flota sobre todo en el ambiente de los armadores, una especie de duda, y se refiere a si es que van a ser compatibles las ayudas al desguace con las percibidas durante la parada; es decir eso que tanto se viene comentando de si los armadores van a tener que devolver las ayudas en determinados supuestos. También quisiera saber, en función de estas previsiones que el Gobierno tendrá ya más o menos esbozadas, cuántos barcos y de qué segmentos de flota prevé el Gobierno que al final de este proceso vayan a ir al desguace. Igualmente qué ayudas están previstas para esta cuestión.

Por último, habría muchas más preguntas que hacer, pero voy a formular una última, y es en cuánto evaluó el Gobierno el montante financiero necesario para abordar el plan de reconversión de esta flota, es decir en esencia puedo decirlo también así llanamente, cuánto dinero le pidió el Gobierno a la Unión Europea para este fin. Dentro de esta cuestión, qué avances se han registrado en lo relativo a esa financiación europea, esas medidas que propone el Gobierno para paliar la falta de acuerdo con Marruecos. Digo esto porque las primeras noticias que aparecían en los medios de comunicación eran que la Unión Europea no se mostraba muy partidaria de financiar en la totalidad ese plan de reconversión. Yo no sé si parte de SS.SS. lo conocen pero yo tampoco sé exactamente qué presentaban, ni qué plan concreto presentaba el Gobierno a la Unión Europea, ni qué plan de financiación presentaba, tampoco podría saber exactamente a qué se refiere la Unión con no financiar o esas noticias que aparecían de no financiar en su totalidad el plan de reconversión. Por tanto, qué previsión tiene el Gobierno sobre esta cuestión, es decir si la Unión Europea está dispuesta a financiar generosamente estas medidas o se va a mantener una posición cicatera si se avanza en esa cuestión.

Y una última, relacionada con esto, qué previsión de aportación de fondos propios maneja el Gobierno para compensar la hipótesis de que la Unión Europea no acceda a financiar en su totalidad este plan previsto por el Gobierno.

Éstas son algunas de las preguntas que me gustaría que el señor secretario general contestase y yo creo que contribuirían a despejar algunas de las incógnitas que en este momento flotan sobre la flota.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a ceder la palabra al señor Juárez, pero antes he de decirle que le va a contestar lo que buenamente pueda, habida cuenta de que la pregunta se ha formulado en unos términos y usted ha hecho una batería de preguntas importantes, a mi juicio complementarias con la que se hacía inicialmente, pero le vamos a ceder el turno al señor Juárez y que le conteste lo que pueda ahora, y si no me imagino que por escrito gustosamente se lo remitirá.

Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Todo lo que se puede contestar se va a contestar. Quiero decir con eso que no es que no se pueda contestar en este momento, es que hay algunas preguntas del señor diputado que en este momento todavía no tienen respuesta.

Como ya expliqué hace un momento, la Comisión tiene que presentar un plan de acción, tiene que hacer una propuesta. La Comisión todavía no ha hecho la propuesta y en esa propuesta se concretarán tanto las medidas como la dotación financiera que está prevista para esa propuesta. Lógicamente, insisto, como todavía la Comisión no tiene una propuesta, no podemos saber cuál va a ser la respuesta que la Comisión dé a los planteamientos que en su día se hicieron desde el Gobierno español. Lo que sí puedo decirle es que en su momento, previendo ya que esta no conclusión del acuerdo con Marruecos podía suceder, y yo creo que es algo que no es ninguna novedad para nadie, dotó al IFOP con una cantidad adicional importante de 240 millones de euros, en una medida específica para abordar esta reestructuración de la flota de Marruecos, de modo que ya en la financiación de fondos estructurales se tuvo en cuenta esta circunstancias.

En este momento, después de hacer algunas estimaciones que no son más que eso estimaciones en cuanto a posibilidades de recolocación de flota, se llegó a la cifra de 300 millones de euros adicionales, que podrían ser necesarios para abordar esta reestructuración, con lo cual el montante global sería de 540 millones de euros, los 300 adicionales que se solicitan más los 240 de que ya se dispone. Insisto en que son estimaciones, porque el coste final de este plan estará íntimamente ligado al número de barcos que puedan continuar en la actividad o que decidan continuar en la actividad. Por tanto, cuantos más barcos se retiren más alto será el coste del plan. Digamos que estamos moviéndonos en márgenes con una variabilidad importante. Realmente, en este momento es imposible contestar a la pregunta sobre cuántos barcos van a ir al desguace. Sabemos que habrá barcos que se desguacen, hay armadores que yo creo que no es ningún secreto decir que están esperando el momento oportuno para tomar esta decisión; pero digamos que eso dependerá en buena medida de las condiciones que fije la Comisión Europea para poder dotarse de esta medida, también de las alternativas de

que dispongan, evidentemente, y por supuesto también del propio proyecto empresarial del armador, éste es un elemento fundamental.

Todos sabemos que las circunstancias de cada empresa son diferentes y en función de circunstancias personales, familiares, etcétera, se toman unas decisiones u otras. Hay armadores que ante todo quieren continuar en la actividad y quieren asumir el riesgo de continuar su actividad en un caladero distinto de donde vinieron haciéndolo en los últimos años, y sin embargo hay otras empresas que simplemente no están dispuestas a asumir este reto y prefieren una salida mucho más segura, que es la retirada de la actividad. Eso hace que muchas veces las peticiones de información que se realizan al Gobierno sobre previsiones a este respecto sean muy difíciles de contestar, porque cuando desde la Secretaría General de Pesca Marítima nos ponemos en contacto con los armadores para pedirles información en este sentido, y yo puedo asegurar que se han realizado numerosas reuniones en este sentido precisamente para poder concretar los planes a remitir a la Comisión Europea, siempre se nos contesta con otra pregunta, es un estilo muy gallego, es decir dime qué condiciones tengo y yo te diré lo que voy a hacer. Se trata de la pescadilla que se muerde la cola, y claramente estábamos observando que nadie va a tomar una decisión hasta que no sepa cuáles son las medidas que tiene a su alcance, lo cual me parece hasta cierto punto razonable y justificó en su momento que pudiéramos argumentar a la Comisión Europea que su proyecto de cesar las ayudas el próximo 30 de junio no tenía ningún sentido, y que lo lógico es que estas ayudas se prolongaran al menos hasta que el plan estuviera aprobado y estuviera ya en marcha.

Como algún adelanto en cuanto a posibilidades de reconversión de barcos, que también ha preguntado, le puedo decir que la cifra de barcos con que se empezó este proceso estaba en torno a 392 barcos, y que hoy día los barcos están paralizados, existe una cierta variación de mes a mes, porque hay incorporaciones y salidas, y está en torno a unos 325 o 326 barcos. Es decir que ya hay un número de barcos que no es desdeñable, en torno a los sesenta y pico barcos, que está faenando en otros acuerdos, básicamente han obtenido licencia en Mauritania, en Senegal, en Angola, en Guinea Bissau o en Guinea Conakry, y algunos otros están realizando campañas experimentales financiadas por la Secretaría General de Pesca.

Existen, por tanto, ahora mismo algunas perspectivas en cuanto a las medidas que tome la Comisión. Usted preguntó concretamente sobre la compatibilidad de las ayudas al desguace y las ayudas a la paralización temporal. Ésa es quizá la primera de las medidas que se ha solicitado, porque evidentemente no tiene sentido que se aplique a esta flota una norma que figura en los Reglamentos del IFOP, una norma que tiene su razón de ser; es decir, en el Reglamento del IFOP figura que las

ayudas percibidas por paralización temporal por un buque deben descontarse de una eventual prima por paralización definitiva o por traspaso a una sociedad mixta si ésta se produce antes de un año después del último cobro de una paralización temporal. Eso tiene sentido, porque se entiende que si un buque está percibiendo unas ayudas por paralización temporal, lo es en espera de reiniciar la actividad. En un plan de recuperación de un recurso o en cualquier otra circunstancia, un buque percibe estas ayudas para luego reiniciar y mantener una actividad pesquera. No tiene sentido que luego el armador rechace la actividad, porque digamos que estaría contraviniendo claramente el espíritu de la ayuda por paralización. En este caso la realidad es otra. Esta flota estaba paralizada esperando la conclusión de un acuerdo de pesca. Es evidente que no es voluntad del armador no reiniciar la actividad, o al menos no se puede demostrar que tenga esa voluntad, y por tanto no es lógico que se le descuenten las ayudas de eventuales primas por sociedad mixta o por paralización definitiva.

Espero que la Comisión sea sensible a este argumento y espero además que tanto a las sociedades mixtas como a desguaces, haya algunas mejoras en las primas que puedan favorecer el proceso. Espero además que haya mejoras importantes en las primas a la modernización de buques para poder adaptarlos a nuevas pesquerías, no solamente la cuantía, sino en los gastos subvencionables; por ejemplo, incluir las artes de pesca, nuevas artes de pesca entre las subvencionables por cambio de actividad de pesquería. Por lo demás, estamos a la espera, como digo, de que la Comisión formule su propuesta.

Hay un último aspecto que he anotado, que ha planteado S.S. y que se refiere a las posibilidades de acuerdos privados en Marruecos. Soy un convencido de que tarde o temprano la pesca en Marruecos va a tener bastante que ver con la pesca en España, es decir, yo creo que es bastante natural un proceso de asociación empresarial entre armadores españoles y armadores marroquíes. Quizá tenga que pasar algún tiempo todavía y tenga que restañarse alguna herida, pero yo creo que conviene a las dos partes. En este momento hay algunos proyectos en marcha, hay algunos interesados en establecer ese tipo de asociación. Yo creo que algunos proyectos van a salir adelante, aunque todavía no hay nada concreto, y lo que ha anunciado el Gobierno es que todos los apoyos a nuestro alcance se extenderán, tanto para proyectos individuales empresariales como para proyectos, en su caso, que puedan surgir colectivos, tales como el que anunció en su día la Junta de Andalucía y que no sabemos si va a ir adelante o no; pero en cualquier caso el apoyo lo tendrá, como es lógico.

En este momento creo que por parte de algunos colectivos en Marruecos, y me consta, está tratándose de realizar un proceso de involución en lo que se refiere a su normativa interna, para cerrar el paso a las inversiones extranjeras en el sector pesquero, en el sector

extractivo de la pesca; hay una propuesta de código de inversiones en la pesca que trata de reservar o de limitar la propiedad de las empresas pesqueras a empresas con al menos el 51 por ciento en manos de personas físicas marroquíes, lo cual nos parece una auténtica barbaridad. Nosotros estamos haciendo gestiones, y en ese sentido tratando de hacer ver a las autoridades marroquíes que con medidas de ese tipo lo único que se favorece es a la oligarquía de armadores marroquíes, que prácticamente se van a ver en absoluta exclusividad y sin ninguna posibilidad de competencia, pero que se van a cerrar las puertas a sí mismos, a la entrada de capital extranjero en este sector —que les hace falta—, por tanto a la renovación de una flota que tienen ya muy anticuada en algunos sectores, y que además este tipo de intenciones o de proyectos son totalmente opuestos a la tendencia que se registra en todo el mundo, pero además son totalmente opuestos al espíritu del Tratado de asociación que tiene suscrito Marruecos con la Unión Europea y que persigue un incentivo de las inversiones extranjeras en Marruecos, de las inversiones comunitarias, y una mayor implicación entre los sectores económicos de Marruecos y de la Unión Europea.

Insisto en que creo que en este momento todavía es pronto para ver frutos, para ver proyectos en este ámbito, pero estoy convencido de que se producirán, porque creo que hay complementariedades muy claras entre los sectores pesqueros de Marruecos y de España.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Empezaré por decir (por aclarar nada más), que efectivamente la pregunta que formulaba se refería efectivamente al plan alternativo del Gobierno, y lo único que hice fue desglosarla en aspectos concretos de ese plan alternativo. No me salí desde luego para nada del texto que se presentaba. En todo caso al principio de mi intervención en la anterior pregunta, ya estaba convencido de que no nos iba a aportar el Gobierno ninguna novedad respecto de la situación, tanto de la flota en sí misma como en lo que refería la pregunta anterior a la situación de los trabajadores, sobre lo que se venía diciendo hasta el momento.

La verdad es que de las respuestas del señor Juárez tengo que decir que salgo francamente decepcionado, y se lo digo con toda cordialidad. Prácticamente no se puede responder a casi nada a estas alturas, y yo creo que la reflexión primera que tenemos que hacer es que llevamos más de año y medio con la flota paralizada, y a estas alturas el Gobierno no sabe ni contesta; es decir a estas alturas no sabe ni cuántos barcos va a reubicar, no sabe qué ayudas sociales se van a prestar, no sabe cuáles son los planes alternativos de creación de empleo en tierra, etcétera. Pues muy bien, yo creo que a estas alturas todo está en el aire.

Por hablar de algunas cuestiones concretas, la posición de los armadores (éste es un comentario casi marginal), si es muy gallega o no muy gallega su posición, en todo caso es muy sensata, porque efectivamente cualquier persona para tomar cualquier decisión tendrá que saber en qué condiciones la tiene que tomar; cualquiera de nosotros haría lo mismo. ¿Usted quiere hacer esto? Depende, efectivamente de lo que usted me ofrezca.

La cuestión que viene repitiendo el Gobierno constantemente es que vamos aliviando el número de barcos que se ven afectados, porque van cada vez disminuyendo pues se van buscando la vida por su propia cuenta, lo cual desde el punto de vista de acción gubernamental, aparte ya digo de ir disminuyendo el problema por propia ley de vida, porque la gente no puede estar con los barcos amarrados y se busca la vida, pues si eso es toda la acción gubernamental, francamente no es mucha.

En el tema de las ayudas, a la devolución de las ayudas me refiero, tampoco despeja usted las dudas, porque usted habla de que se solicitó a la Unión Europea que esas ayudas no haya que devolverlas pero la Unión Europea no contestó. Usted mantiene esperanzas de que la Unión Europea sea sensible a esta cuestión, pero tampoco despeja ninguna duda; a estas alturas no sabemos tampoco si se van a tener que devolver las ayudas, y así sucesivamente, señor Juárez.

Concluyo, señor presidente, porque no veo las cosas suficientemente claras, tampoco se trata aquí de estirarnos demasiado. A mí me parece que el Gobierno debería esforzarse algo más en esta cuestión. Yo creo que estamos delante de una situación muy preocupante, cada vez más preocupante para esta flota, en la medida que se prolonga, que el tiempo pasa y no hay ninguna esperanza concreta, ninguna solución concreta; ya digo el tiempo pasa, y los barcos amarrados, oxidándose.

En este asunto de los acuerdos privados volvemos a lo mismo, el Gobierno va a apoyar, el Gobierno muestra su preocupación porque la legislación marroquí se va a cambiar para dificultar las inversiones extranjeras. Bien. Se muestra la preocupación, pero al final yo no veo impulso político del Gobierno en ese sentido. Me voy a referir a una cosa: la única referencia que el señor Aznar hizo en su discurso de hace dos días en el debate sobre el estado de la Nación sobre este tema de la flota marroquí, fue para decir que la no renovación del acuerdo no iba a afectar a las relaciones entre el Estado español y Marruecos, ésa fue la única referencia que se hizo, y no sé si eso significa algo desde el punto de vista político. Por cierto, contradiciendo aquellas otras expectativas, al parecer esta no renovación iba a suponer que se iba a poner de uñas y dientes el Gobierno español con esta cuestión. Por lo que se ve no con lo cual, con expresar la preocupación porque la legislación marroquí se vaya a cambiar y dificulte la inversión extranjera, con ese simple hecho no arreglamos nada si

no se adoptan medidas políticas para que esto sea viable, con lo cual concluyo, porque realmente no tengo la menor intención hoy de entrar aquí en un debate, porque a estas alturas creo que está meridianamente claro, el Gobierno en este momento no tiene la menor alternativa concreta para nada de lo referido a la flota marroquí, y por tanto a mí lo único que me queda es decirle que durante este verano se esfuerce algo más para que esa solución se empiece a ver, porque si no la repercusión de esto (vuelvo a insistir que va a tener para comarcas y para economías concretas, y voy a hablar de Galicia otra vez porque es la que va a ser principalmente afectada aparte de Andalucía) en Galicia en concreto va a ser tremenda, no hay ninguna alternativa encima de la mesa, y nosotros con esto, francamente, no podemos más que mostrar nuestra más profunda preocupación.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle, tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): En este momento creo que hay unas propuestas que el Gobierno ha hecho a la Comisión Europea. Es la Comisión Europea la que tiene la competencia y la facultad para hacer la propuesta, y por tanto, conforme no existe una propuesta oficial de la Comisión Europea, la respuesta que da el Gobierno no puede ser otra más que exponer sus planteamientos, exponer cuáles son sus prioridades y esperar a que esta propuesta se produzca por parte del organismo competente. Por tanto, yo no comprendo cómo se puede decir que el Gobierno no tiene soluciones. El Gobierno ha hecho planteamientos y el Gobierno está tomando decisiones en el ámbito de sus competencias, como es lógico.

Cuando explica que hace año y medio que este problema existe y todavía no se tiene ninguna solución, resulta que este problema no existe desde hace año y medio, este problema existe desde hace mucho más tiempo, porque lo de Marruecos no es de hace año y medio, pero hasta hace dos meses, hasta el 25 de abril, todavía el escenario en que nos estábamos moviendo todos era un escenario de acuerdo, de tratar de conseguir un acuerdo. Fue el 25 de abril cuando en ese Consejo de Ministros de Pesca se constata que no existe ninguna disposición por parte de Marruecos de llegar a un acuerdo y se toma una vía alternativa, vía alternativa que lógicamente requiere cierto período para su preparación.

El hecho de interpretar que los barcos que toman licencia en otros acuerdos y que se han buscados ellos la vida, claro que se han buscado ellos la vida, porque también se les han puesto condiciones para que puedan faenar. Quiero recordarle que los barcos son de las empresas, de los armadores, y que son las empresas las que tienen que tomar decisiones. No estamos en una

economía dirigista, no sé si a usted le gustaría más una economía más dirigista, pero no estamos en una economía dirigista y por tanto las empresas son las que tienen que tomar esas decisiones y las que tienen que buscarse la vida, evidentemente. Las cifras que he dado, en el sentido de que hay barcos que están pescando, es un ejemplo de que ya se ha recorrido un camino en el sentido de esa reubicación. Si quiere le digo algo más, habría algunos más que podrían estar pescando, es decir habría bastantes más que podrían estar pescando y por una decisión también empresarial prefieren estar-se quietos y esperar a ver qué pasa. Será que no están de forma poco confortable pues yo quiero recordarle que no sé si los barcos se oxidan o no se oxidan, pero las ayudas que están percibiendo son ayudas importantes que se les otorgan para que los barcos no se oxiden precisamente, sino para que los mantengan.

— **DEL SEÑOR EDO GIL (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR ANTE LA EXTRACCIÓN DE ARENAS EN LA ZONA DEL PUERTO DE OROPESA DEL MAR (CASTELLÓN), AL SER UNA IMPORTANTE ZONA DE CRIADERO DE DIFERENTES ESPECIES Y AFECTAR GRAVEMENTE AL SECTOR DEL ARRASTRE. (Número de expediente 181/000665.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el orden del día con el número 7. Para que pueda formularla, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Edo Gil. Tiene la palabra, señor Edo.

El señor **EDO GIL**: Bienvenido, señor Juárez.

Según una información que se nos facilitó de la Cofradía de Pescadores de Castellón, y a este diputado en concreto en una respuesta parlamentaria por escrito desde el Gobierno, está prevista la extracción de arena del fondo marino de los alrededores del puerto de Oropesa.

En la contestación se deja claro que el Gobierno está estudiando la posibilidad de la extracción, a la vez que se asegura que el impacto que se produciría en el fondo marino no sería significativo, ya que se trata -y yo supongo que el Gobierno se refiere a las especies que crían en la zona- de poblaciones fácilmente recuperables.

Ya he solicitado por vía del artículo 7 el informe de biogeocenosis, que según dice el Ministerio se ha realizado en la zona. Lo que ocurre es que no lo tengo, entonces no lo he podido estudiar ni analizar, pero según la contestación que se me da, estamos de acuerdo todos, tanto el Ministerio como el Grupo Socialista y como los pescadores, en el hecho de que exista una zona de criaderos. Estoy en profundo desacuerdo con las manifestaciones de que es fácilmente recuperable este fondo marino y las especies. Existen antecedentes en el Mediterráneo, existen antecedentes que demues-

tran qué pasa cuando se draga en una zona donde existen criaderos. Concretamente, en la zona denominada Playa del Pinar, frente al Grao de Castellón, faenaban 13 barcos en el año 1994, que se dedicaban a la chirila. Aquel año se recogieron 80.740 kilogramos; se dragó aquel mismo año o el siguiente, y se rebajó a 10 barcos que faenaban y a 20.775 kilos. Pero lo más grave es cuando al año siguiente se deja ya de faenar, no se saca absolutamente ni una chirila y tienen que dedicarse a vender todos los aperos y los barcos.

Este año pasado, el año 2000 se intentó ir a ese mismo caladero como alternativa a la pesca del arrastre, ir allí como alternativa, y la experiencia es que no sacaron ni una sola chirila. Los pronósticos de la regeneración fácil de la zona no se han producido. De ahí que yo creo que está más que justificada la preocupación por lo que pueda suceder en la zona de Oropesa si esto ocurre.

Por otra parte, es lógica y a la vez deseable la extracción para el calado de las bocanas de los puertos a eso no se oponen los pescadores ni este grupo, y es justo lo que dice la Cofradía de Pescadores de Castellón, a la cual se pidió informe para hacer el famoso informe de biogeocenosis. Como decía, la Cofradía de Pescadores es totalmente contraria a la extracción de arenas frente al puerto de Oropesa, que una vez consultados los representantes de las diferentes modalidades de pesca coinciden en la opinión frontal a la extracción, como ya he dicho antes, aun no refiriéndose esa extracción a una zona donde se practique directamente la captura de especies, pero en ese lugar se encuentran, o así lo dicen los pescadores, importantes criaderos de varias especies, como sepia, salmonete y especialmente lo que fama tiene por la zona, que es el langostino.

Señor Juárez, ¿se está estudiando la posibilidad de extracción? Esto me lo contestaron por escrito en febrero. En la fecha que estamos o para el futuro yo le pregunto, ¿se ha realizado o se va a realizar ese dragado para la extracción de arena en los alrededores del puerto de Oropesa? ¿Desde el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca van a impedir, a negarse o a dar un informe negativo a la extracción de esta arena?

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): En la Secretaría General de Pesca Marítima tenemos información en el sentido de que se ha realizado una obra de extracción de arena entre los días 9 y 13 de junio en el puerto de Oropesa, que ya está finalizada y con un coste aproximado de 8 millones de pesetas, y una extracción de unos 10.000 metros cúbicos de arena del fondo, procedente del canal de acceso al puerto y de la bocana, dado que esa situación angosta hace necesario el dragado. Esta obra fue solicitada tanto por el ayuntamiento como por los propios usuarios del puerto. La obra ha tenido

el carácter de emergencia y ha contado con estudios de biosfera marina y con proyectos de recepción y además es una obra que se tiene que realizar habitualmente, puesto que la reducción del calado de la entrada por acumulación de arenas hace necesario un dragado periódico de esta zona.

Creo que S.S. está dirigiendo su pregunta más bien hacia un proyecto que existe de extracción de arena más al norte de esta actuación, entre los términos municipales de Oropesa y Cabanes, un proyecto que está en este momento finalizado, así como el estudio de biogénesis del fondo marino y esta información ha sido enviada, según nuestras informaciones, a la Dirección General de Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, para su aprobación, en cuyo trámite lógicamente se tendrá que dar audiencia a la Cofradía de Pescadores. Nosotros sabemos que la Cofradía de Pescadores tiene oposición a esta cuestión y en su momento se tendrá que solicitar informe al menos a la Consejería de Agricultura y Pesca, competente en esta materia, y posiblemente también a la Secretaría General de Pesca Marítima, que en su informe lógicamente tendrá en cuenta, por una parte los informes científicos al respecto, y por otra parte por supuesto, la opinión de los pescadores como también hacemos siempre.

En este momento, todavía no aportamos más información, todavía la fase de realización no ha llegado a la Secretaría General, pero le puedo asegurar que en su momento se tendrán en cuenta todos estos condicionantes. Imagino, aunque no soy un técnico en la materia, que este tipo de actuaciones tienen una incidencia claramente más importante en lo que se refiere a moluscos bivalvos, que son organismos que viven en esa zona y que resultan incluso extraídos con la propia extracción de arena, que en otros moluscos, tales como cefalópodos, que usted ha citado, o peces en general que en zonas arenosas pueden habitar, pero normalmente no es un área de cría, tiene que ser un área donde incluso las propias operaciones de dragado ahuyentan a estas especies, que se alejan de la zona. Quiero decir con esto que la materia a que más afecta una situación de este tipo es la materia de marisqueo, y por tanto en esto la Administración que tiene en ese sentido la clave en ese informe es la autonomía, que es la competente en materia de marisqueo.

De todas formas, insisto en que conforme conozcamos la documentación y conozcamos cuáles son las repercusiones, la opinión y la información de las cofradías de pescadores, se tendrá en cuenta a la hora de emitir el informe por parte de la Secretaría General de Pesca, que en cualquier caso, como usted conoce perfectamente, por la Ley de Costas no es un informe vinculante.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: En primer lugar agradezco la contestación y el interés que veo ha mostrado por la

zona, y espero que siga mostrando ese mismo interés para evitar la extracción, porque estoy seguro que si el informe que le llega es negativo a la extracción, lo va a apoyar desde el Ministerio, se va a apoyar desde el Ministerio, por lo menos eso espero.

Quiero decirle que desde el Grupo Socialista vamos a oponernos frontalmente a este tipo de dragados, que no hacen otra cosa que acabar con los criaderos históricos, los cuales garantizan la supervivencia de lo que es la flota del Mediterráneo, no les quepa la menor duda. Aunque parecen que sean pequeñas cosas, a ese Mediterráneo hay que cuidarlo como si fuera un bebé, hay que quererlo, hay que mimarlo, y así es como han estado trabajando los pescadores históricamente; han estado haciendo paros biológicos porque ellos han creído conveniente hacerlo, han estado defendiendo sus propios criaderos, sus propios caladeros de pesca, y cuando ellos dicen que en aquella zona van a impedir bajo cualquier concepto la extracción de arena, estoy seguro de que están defendiendo su pan con toda la ley.

Además de defender esta postura concreta de aquella zona en concreto, quiero trasladar, quiero hacer trasladar como un grito de llamada o de alarma a que esta práctica se tenga en cuenta siempre por el Ministerio, para evitar que en esta zona concretamente del Mediterráneo ocurra una desgracia y tengamos que hacer lo mismo que ha ocurrido con lo que he descrito anteriormente, que 13 barcos que faenaban tuvieron que venderse y destruirse completamente porque el caladero había desaparecido.

Harían un daño estrepitoso si se extrae allí arena, sobre todo y concretamente al langostino. Espero que no esté aprobado, es señal de que no se extrae arena, pero espero y deseo que esto haga eco en el Ministerio y haga las gestiones que tiene que hacer para que eso se evite.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Simplemente reafirmarme en que al no conocer todavía los informes, obviamente, no podemos dar una opinión al respecto; pero quiero asegurarle que evidentemente la misión del organismo que represento yo aquí es precisamente evitar que ese tipo de actuaciones tengan un efecto irreparable sobre el entorno marino de la zona. En ese sentido, lógicamente, la actuación de la Secretaría General de Pesca Marítima va a ir en esa dirección.

Simplemente añadir que es evidente que este tipo de actuaciones muchas veces, como S.S. sabe perfectamente, tienen que mantener un equilibrio muy complicado, que afecta a todo lo que son los usos del litoral en España, un litoral que está sometido a una presión tremenda, a una presión de distintos sectores, a un asentamiento humano muy importante. La primera industria

del país, que es el turismo, tiene una influencia importante —es lógico que la tenga— y muchas veces son difíciles los equilibrios con otros sectores que también participan de la utilización de ese medio.

Tendríamos que procurar entre todos que se puedan compatibilizar todos estos usos, yo creo que es posible compatibilizarlos y es posible hacer actuaciones, como es el caso de las tan controvertidas regeneraciones de playas, sin afectar a otros usos del entorno marino como es la pesca.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE CUANTIFICACIÓN DE LAS PÉRDIDAS ECONÓMICAS OCASIONADAS EN LOS BANCOS MARISQUEROS DE LAS RÍAS GALLEGAS COMO CONSECUENCIA DE LOS TEMPORALES DEL PASADO OTOÑO Y MEDIDAS DE APOYO PREVISTAS AL RESPECTO. (Número de expediente 181/000495.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el orden del día con el número 3. Para su formulación tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Díaz Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señorías, señor Juárez, es normal que en otoño en Galicia llueva, es muy normal; lo que no es normal es que en Galicia en otoño tengamos fuertes temporales, sobre todo temporales como los del otoño del año 2000, que tuvieron consecuencias dramáticas para la mayoría de las actividades económicas que se desarrollan en aquel territorio. El caso que traemos hoy aquí es la influencia de los temporales sobre los parques de cultivo de moluscos bivalvos.

Los temporales de otoño arrasaron en gran medida estos parques en las rías gallegas, y además los arrasaron en un tiempo donde los mariscadores rentabilizan su producción, que es fundamentalmente a finales de año; en los últimos meses del año es cuando los mariscadores rentabilizan el grueso de su producción, porque es la época en que obtienen mayores precios por su producción. Pues bien, las riadas que en esta época acompañaron a los temporales, las riadas de agua dulce, colocaron una mortandad casi generalizada en estos parques y ocasionaron pérdidas cuantiosas en la producción de ese año; es decir que arruinaron las economías de miles de familias, que precisamente a final de año esperaban recoger el grueso de sus ingresos.

Esos temporales ocasionan pérdidas en los ingresos del año 2000; pero el problema es que no solamente los temporales ocasionan pérdidas en la producción, sino que sobre todo afectan a la producción futura, porque los temporales sirvieron no solamente para eliminar aquella parte de los moluscos bivalvos que ya estaba en condiciones de ser recogido y cosechado, sino que también eliminaron una parte importante de las futuras crías, o sea eliminaron también los moluscos de reposición.

En condiciones normales es bastante difícil hoy día obtener semillas de reposición para mantener la producción en los bancos marisqueros. Esta semilla que se tiene de reposición normalmente se mezcla con la semilla espontánea que nace en los propios bancos, y permite que al final estos bancos sean rentables económicamente. En este caso las riadas ocasionaron la mortandad casi generalizada de esta semilla espontánea, con lo cual hay una caída de producción futura, que ocasiona crisis para miles de familias que en el litoral gallego viven del marisqueo, a pie o a flote, con moluscos bivalvos.

Este diputado es consciente de que la competencia en marisqueo corresponde a la comunidad autónoma, en este caso de Galicia; pero también este diputado es consciente de que el Gobierno del Estado tiene competencias exclusivas en materia de Seguridad Social y el Gobierno del Estado también tiene la obligación de atender las necesidades de los ciudadanos, sobre todo cuando estas necesidades derivan de situaciones excepcionales. Es por ello que preguntamos al señor secretario pesca qué medidas tomó el Gobierno o está tomando el Gobierno para llevar a paliar la grave situación que atraviesan miles de mariscadores en Galicia como consecuencia de los temporales de finales del año 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Señor diputado, usted me pregunta sobre si conocemos este suceso, la cuantificación, y las medidas en cuanto a Seguridad Social, posibles condonaciones o aplazamientos.

Voy a decirle que sí, que efectivamente conocemos que este problema ha sucedido. Es habitual que en Galicia llueva en otoño y también haya temporales, también es la época de los temporales en Galicia, lo que no es habitual es que llueva tanto. Pasa de vez en cuando. Periódicamente, cada cuatro o cinco años esto sucede, sobre todo en la zona de Carril, donde el Ulla se llena demasiado y en pleamar provoca mortandades que este año, usted lo conocerá, ha llegado a afectar incluso al mejillón, el nivel de agua dulce ha sido tal que con pleamar, cuando la ría no desagua, incluso la fracción más superior de las cuerdas de las bateas de los mejillones, en algunos casos los mejillones se han muerto. De modo que somos conscientes de ello y sabemos que la Xunta de Galicia, en colaboración con la Administración del Estado, ha tomado una serie de medidas que consisten básicamente en tres grandes apartados. Por una parte una bonificación de intereses a los préstamos que concedían las entidades financieras; una bonificación que quedó establecida de forma que los solicitantes de dichos préstamos solamente tuviesen que abonar unos intereses del 1 por ciento, debiendo amortizar este préstamo en cinco años incluyendo los

de carencia. Se ha firmado un convenio entre el Igape, la Administración Central y las entidades financieras el día 12 del presente mes, y se ha habilitado ya la presentación de solicitudes.

El segundo grupo de medidas se refiere a la cuestión que usted pregunta sobre las cuotas a la Seguridad Social, donde se ha acordado una bonificación del 75 por ciento durante seis meses a los mariscadores y mariscadoras, y del 50 por ciento durante dos meses a marineros y armadores, en las cuotas a la Seguridad Social correspondientes a los seis y dos primeros meses del año. En el caso de marineros y armadores este período de dos meses se debe a que en ese período estaban disfrutando también de bonificaciones en relación con las medidas tomadas por el alza del precio del gasóleo, y éste es un punto que está todavía pendiente de articular definitivamente, porque aunque se ha publicado un real decreto-ley que habilitó estas medidas, está pendiente de publicación, está en tramitación por parte del Ministerio de Trabajo una orden ministerial para articular estas bonificaciones y estas exenciones.

En tercer lugar, se ha habilitado otro tipo de medidas, consistentes en acciones de recuperación y regeneración de playas, actuaciones que está llevando a cabo la Xunta de Galicia con una partida de cerca de 700 millones de pesetas, dirigidas a la compra de semilla, a la recuperación de los bancos marisqueros y a la regeneración de los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Para réplica, tiene la palabra de nuevo el señor Díaz Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor Juárez, cada cuatro años hay elecciones; temporales no necesariamente cada cuatro años, normalmente no son tan cíclicos como las elecciones. Temporales en Galicia como éste último hacía bastantes años que no existían, las elecciones sí son cada cuatro años, y parece que con las elecciones tienen que ver incluso los plazos, porque si el problema del temporal es a final del año y la economía se resiente precisamente porque el grueso de sus ingresos son a final de año que es cuando se ven afectados, la soluciones no vienen a final de año sino que vienen a mediados de año. Usted me está hablando de mediados del año siguiente, más cerca de las elecciones que de la catástrofe; me está usted hablando de que en junio se firma el acuerdo para bonificaciones.

En el tema de bonificaciones en la Seguridad Social, el decreto de bonificaciones sale en abril, pero la orden que va a posibilitar que eso sea efectivo para economías que ya lo están pasando mal, ¿esa orden donde salió? Usted lo reconoce.

Le pediría que en el futuro, estando de acuerdo con las medidas, aunque nos parecen claramente insuficientes, porque para un mariscador a flote al final esos dos meses significan una bonificación de 10.000 pesetas, cuando la

pérdida es bastante mayor que esa ayuda de 10.000 pesetas, en los meses de julio, agosto y septiembre, cuando se pueda cobrar, me parece que es una pequeña provocación a la pérdida que sufrió este personal.

En todo caso yo le pediría de cara al futuro que las ayudas se intenten aproximar más a las necesidades del que las va a recibir, que al calendario electoral que puede regir. En este caso los problemas son de fin del año pasado, los mariscadores lo están pasando mal desde finales del año 2000, y las ayudas las van a recibir seguramente y con mucha suerte, en octubre del año 2001, cuando estén reflexionando para las siguientes elecciones. No nos parece que sea lo más correcto, porque incluso puede haber otro temporal, para que no se confundan los temporales, cada ayuda con su temporal. Del resto, ya le digo que en este caso hay una respuesta positiva, aunque insuficiente; pero yo le pediría que en el futuro las acerquen más a las catástrofes y menos a las elecciones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez para contestarle.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Señoría, usted sabe que estas medidas requieren cierto tiempo para su puesta en marcha, y yo soy testigo de que la Conselleria de Pesca de la Xunta de Galicia se ha puesto a trabajar inmediatamente a partir de este suceso, de modo que las coincidencias de fechas son nada más que coincidencias, y no creo que merezca la pena sacar más punta de ese asunto.

Lo de las elecciones cada cuatro años y los temporales quizá tenga usted razón. Yo recuerdo el último acontecimiento de este tipo, muy parecido al de este año y creo recordar que fue en el año 1994, cuando también se produjo la mortandad muy importante de moluscos, concretamente sobre todo en la zona de Carril, mortandad que además tiene bastante que ver, no siempre pero quizá este año hubiera sido inevitable, con el cambio de sistema de explotación en el que insisten por motivos comerciales los productores. Usted que la almeja que se cultivaba tradicionalmente en Carril era una almeja fina, la que lleva ese nombre de almeja de Carril, y la almeja fina es una almeja mucho más resistente al agua dulce, así como a la permanencia en seco, que la especie que se está cultivando ahora con más profusión, que es la almeja babosa y la almeja japónica, y eso también hace que últimamente ese tipo de acontecimientos sucedan con más virulencia y con más frecuencia de lo que era tradicional, porque yo creo que riadas las ha habido siempre y almejas en Carril también las hay hace mucho tiempo.

De todas formas, la línea de trabajo que está llevando a cabo la Xunta de Galicia, y con la cual coincidimos, es la de tratar que este tipo de acontecimientos se prevean y se puedan paliar con un sistema de aseguramiento, que

es lo más lógico. Estamos ante un acontecimiento que se parece mucho a los problemas que tienen lugar con frecuencia en la agricultura, donde las inclemencias meteorológicas pueden producir daños muy serios y por lo tanto unos quebrantos graves a las economías de los agricultores, y en España somos de hecho pioneros y somos un ejemplo en el sistema de aseguramiento agrario para afrontar ese tipo de problemas. Me consta que la Xunta de Galicia está trabajando en se vayan incluyendo ese tipo de producciones en los sistemas de aseguramiento, para lo cual el Ministerio tiene totalmente abiertas las puertas para mejorar y perfeccionar cada vez más el sistema de seguros agrarios para incluir ese tipo de producciones que, insisto, son acontecimientos y problemas muy parecidos, muy similares a los del aseguramiento de la agricultura. De modo que lo lógico en el futuro sería que la Administración solamente tuviera que hacerse cargo eventualmente de determinados daños que pudieran producirse y que no estuvieran cubiertos por este sistema público de aseguramiento. Ésa es la línea de trabajo y la línea de futuro para ese tipo de producciones, que además repercutirá de forma importante en el proceso de profesionalización del marisqueo.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE TRABAJADORES AFECTADOS POR LA REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR PESQUERO, Y PREVISIONES AL RESPECTO. (Número de expediente 181/000506.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el orden del día con el número 4. Para su formulación, tiene de nuevo la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Díaz Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Si el señor presidente lo admite y al señor Juárez le parece correcto, yo agruparía las preguntas 4 y 5, que tienen que ver con el tema de Marruecos.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, debatiremos también la pregunta numerada con el número 5.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE EL ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE CALADEROS ALTERNATIVOS PARA LA FLOTA QUE FAENABA EN AGUAS DE MARRUECOS. (Número de expediente 181/000509.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: En el tema de Marruecos, señor presidente, creo que el Gobierno actuó con cierta alegría o inclusive irresponsabilidad. Y le voy a dar unos datos. En septiembre del año 2000, cuando aún no se habían comenzado las negociaciones, el Gobierno filtra a los medios de comunicación que hay ya un plan de reestructuración del sector para presentar en Bruselas en previsión de que fracasen las negociaciones. Esto es en septiembre del año 2000. Posteriormente hay múltiples anuncios de que el tema de las negociaciones va bien. Se filtra también información de que el Gobierno y la Unión Europea están negociando caladeros alternativos al tema de Marruecos; en concreto, en enero el señor ministro habla de múltiples posibilidades en otros caladeros. Pues bien, pasó año y medio y no tenemos acuerdo con Marruecos, no tenemos otros caladeros y no tenemos aprobado un programa de reestructuración del sector. Lo único que sí tenemos es la prórroga de unas ayudas hasta finales del año 2001. Algún malpensado cree que el Gobierno únicamente tiene interés en las ayudas para adormecer al sector, primero porque había elecciones en España, ahora porque hay elecciones en Galicia. Pero, en todo caso, lo que sí tenemos que decir es que hoy, año y medio después, no sabemos cuáles son los caladeros alternativos que tenemos ni podemos ofertar al sector una salida basada en un plan. Es posible que la Unión Europea necesite unos tiempos para aprobar un programa de subvención del sector. Pero, en todo caso, lo que en estos momentos tenía que estar claro es cuáles son los caladeros alternativos que hay hoy para el sector, e inclusive hoy día tendría que estar ya una parte de los barcos afectados faenando en esos caladeros alternativos, porque el destino de los barcos no es cobrar primas sino faenar y generar riqueza; luego tendría que haber ya parte de la flota faenando en caladeros alternativos, y no está. Y además tenían que estar puestos en marchas planes de diversificación productiva en las comarcas afectadas, para paliar el efecto de la paralización de la flota. Porque usted tendrá que convenir conmigo que el efecto de paralización de la flota no afecta únicamente a los armadores y trabajadores directos, sino que afecta también a todo el tejido productivo de esas zonas, que está íntimamente ligado con el trabajo en el mar de esta flota que estaba en Marruecos. Hay ya comarcas claramente afectadas por esta paralización que no están siendo ayudadas, que no están siendo en estos momentos sometidas a ningún tipo de acción de diversificación, y por otra parte tampoco están funcionando caladeros alternativos, ni tenemos encima de la mesa planes que nos digan que el futuro va a ser diferente. En todo caso, tengo que decirle que los trabajadores del sector, a través de sus organizaciones, no saben aún en qué consiste el plan que el Gobierno de España presentó en Bruselas. Tengo que decirle, y usted lo sabe bien, que el plan que el Gobierno de España presentó en Bruselas no fue negociado en modo

alguno con los trabajadores del sector, que van a ser los que al final tengan que sufrir ese plan. Y es por ello que desde aquí nosotros queremos cuál es el plan que presenta el Gobierno ante Bruselas y también saber qué va a pasar con los caladeros alternativos, porque nosotros somos de los que defendemos, aún hoy, que el mejor caladero alternativo sigue siendo Marruecos y que a Marruecos hay que buscarle caladeros complementarios y hay que buscarlos ya, porque el tema reconocemos que no es fácil. Pero es menos fácil si el Gobierno en este tema descansa en Bruselas, que hasta ahora demostró un reducido interés por los problemas de las pesquerías del sur, reducido interés que nosotros pensamos que tiene bastante que ver con el reducido interés o con el pequeño interés que puso el Gobierno de España en resolver este problema ante la Unión Europea, precisamente por pecar, pensamos, irresponsablemente de la alegría de pensar que el problema se arreglaba solo.

Ustedes están repitiendo constantemente que ya no son 400 barcos, que son menos barcos, y están esperando que el problema se arregle solo. El problema no se arregla solo en este caso y el problema en este caso reclama de una actuación decidida del Gobierno de España, que no puede ser únicamente la de aplazar el problema hasta que no coincida con ningún tipo de elecciones y mientras tanto adormecer las reivindicaciones del sector prorrogando unas primas, que nosotros entendemos también que son generosas, pero naturalmente no son la solución al problema.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle, tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Lo que el Gobierno ha hecho desde luego se puede demostrar que no tiene nada que ver con ningún calendario electoral ni nada que se le parezca. Ahí están las fechas y además esa insistencia, esa fijación en el calendario electoral me llama la atención, señor diputado, qué quiere que le diga. Como no trabajo en esa onda, me sorprende. Me sorprende porque lo que el Gobierno ha hecho ha sido poner todo de su parte para conseguir el acuerdo con Marruecos, a pesar de cómo lo dejaron ustedes; ya sé que no le gusta que se le diga, pero hay que decirlo. Pero es que, además, lo que hay que hacer es saber en qué escenario se está trabajando. Y si se está trabajando en un escenario de acuerdo, pues se está trabajando pensando en concluir un acuerdo, y uno no puede estar planteándole al sector cuáles son las alternativas, porque el sector está esperando a tener un acuerdo. Una vez que se constata que no hay un acuerdo con Marruecos, corresponde empezar a trabajar en la alternativa. Pero no se pueden mezclar las situaciones.

El Gobierno, efectivamente, presentó a la Comisión unas propuestas alternativas, digamos, unas propuestas

de acción en relación con la flota que faenaba en Marruecos, dentro de lo que preveía, insisto, el Consejo europeo de Niza, donde España suscitó este asunto para que el Consejo mandara a la Comisión. El plan que el Gobierno propone a Bruselas —quiero insistir en que la iniciativa en esta materia, por competencia, es de la administración comunitaria— consta de una serie de apartados. Por una parte —S.S. ya lo conoce, porque sé que el ministro en algunas comparecencias lo ha explicado— una serie de acciones sobre la flota pesquera, que persiguen principalmente la continuidad de la actividad de esta flota en la mayor medida posible. Somos conscientes, somos realistas, sabemos que no toda la flota va a continuar en actividad, por muchos motivos, pero la mayor parte de la flota que pueda continuar, queremos que continúe. Y en ese sentido se ha trabajado y se sigue trabajando en buscar, efectivamente, caladeros alternativos a la flota, cuestión que no es ni mucho menos sencilla, y eso también se ha puesto de manifiesto en muchas ocasiones, y es una cuestión que requiere de una decisión empresarial, porque aunque esto parezca que es una disculpa, no lo es; es la empresa, es el armador el que tiene que tomar la decisión de desplazarse a otro caladero. Y hay alternativas que se han puesto sobre la mesa y que no han suscitado el interés de las empresas y hay otras alternativas que las empresas han tomado de forma individual, sin que la Administración las haya propuesto, y puedo poner algunos ejemplos de ello.

Como es lógico, dentro de estas posibilidades de ubicación hay posibilidades muy variadas, porque, lógicamente, no existe un caladero como Marruecos, de estas características y a esta distancia de los puertos españoles, como el que utilizaba la flota española hasta este momento, y por eso es necesario ir buscando alternativas para pequeñas porciones de flota, para que conjuntamente puedan suponer una porción de recolocación importante, y además eso puede derivarse en una diversificación de la actividad de esta flota, que no le viene nada mal. Es perfectamente evidente que el caladero de Marruecos tenía una tendencia de reducción muy fuerte en las posibilidades de pesca de año a año, que las dificultades para continuar en este caladero eran evidentes y todos las conocíamos perfectamente. De modo que tener una flota menos dependiente de un solo caladero, y mucho más diversificada, es, desde el punto de vista económico y desde todo punto de vista, mucho más sano.

En su momento, habrá una parte de la flota, una parte que no creo que sea importante, pero, digamos, se tratará fundamentalmente de barcos de pequeño porte, que sigan faenando en caladero nacional. Hay una parte de la flota que faenaba en Marruecos que es del caladero nacional, es decir, que tiene permiso, tiene licencia, es una flota que procede del caladero nacional y que va a seguir ahí; básicamente le voy a decir que va a haber sobre todo algunos barcos en el golfo de Cádiz, sobre

todo en la modalidad de cerco, que van a seguir faenando. Hay también alguna flota, sobre todo con base en puertos canarios, que por sus características no tienen ningún problema en seguir faenando tanto atuneros como artesanales, en aguas del Archipiélago, donde hay posibilidades. Habrá una parte de la flota también que se dirija a aguas internacionales, porque tienen posibilidades de capturas en especies reguladas, de las que ya disponían de antecedentes de capturas, y concretamente me estoy refiriendo a buques palangreros en el sur que tenían unas cuotas asignadas de pez espada y que van a utilizarlas en aguas libres del Atlántico. Hay, por otra parte, una serie de campañas experimentales que se han realizado en los últimos meses y años, que han dado resultados positivos. Y algunas de las posibilidades que se han evaluado se van a poner en explotación comercial en los próximos meses, concretamente en zonas del Atlántico al oeste de Canarias, donde se han encontrado rendimientos de algunas especies muy interesantes. Hay otras zonas en aguas internacionales, como puede ser el Hatton Bank, donde sí que va a haber también una actividad de cierta parte de la flota congeladora en relación con este tipo de caladero donde faena ya una parte de la flota española.

Por lo demás, se va a tratar de conseguir posibilidades adicionales en algunos acuerdos donde ya existen estas posibilidades adicionales, y en el caso de Mauritania, de Guinea Conakry o Guinea Bissau, probablemente se van a utilizar en mayor medida. Como explicaba anteriormente en mi respuesta a don Guillermo Vázquez, existe una parte importante de la flota que está faenando y que antes estaba en Marruecos, de modo que sí que se ha reubicado una parte de esta flota. Y en este momento se está en plena negociación del acuerdo con Mauritania para tratar de que en Mauritania se puedan abrir posibilidades adicionales, tanto en cefalópodos como en otro tipo de flota congeladora, que son posibles sin perturbar a la flota ya existente. Esto es un principio fundamental: que las nuevas posibilidades no supongan un perjuicio a la flota existente y que, por tanto, se trate de recursos realmente excedentarios, es decir, que no vayan a producir una interferencia con la flota existente, tanto en acuerdos de otros países como en aguas nacionales. Por otra parte el acuerdo con Senegal, que se ha prorrogado hasta final de año, también pretende que pueda acoger posibilidades adicionales. Y hay acuerdos que se han rubricado o se han concluido hace escasas fechas, como es el caso de Cabo Verde, con posibilidades adicionales realmente considerables.

Existe también otra vía de ubicación de barcos, como son las licencias privadas o las sociedades mixtas, donde se están realizando gestiones bilaterales por parte de España. Como es bien conocido, lo que se refiere a acuerdos internacionales es una competencia comunitaria, pero España está realizando gestiones bilaterales con algunos países. Este mismo fin de semana el ministro de Agricultura se desplaza a Argelia,

donde hay muy buenas perspectivas de recolocación. La semana que viene yo recibo aquí, en Madrid, al secretario de Estado de Túnez, donde se va a iniciar una campaña experimental y hay posibilidades también a tener en cuenta. Por lo demás, se están comenzando campañas experimentales en otros caladeros, que esperamos puedan servir para convencer a los armadores de las posibilidades, como es el caso, por ejemplo, de la campaña que se está iniciando en Perú o de los contratos que se están manteniendo con otros caladeros de la zona de Oriente Medio, donde creemos que puede haber posibilidades interesantes que habrá que explorar, y donde están ya previstos contactos en las próximas fechas. Es el caso, por ejemplo, de la península arábiga, todo lo que tiene que ver con la península arábiga, tanto en el Índico como en el mar Rojo.

Por otra parte, las propuestas que ha presentado el Gobierno español, como se puede imaginar, conllevan también la adaptación de las normas del IFOP para que esta flota se pueda acoger a las mismas. Antes lo comenté de forma sucinta: se trata de adaptar todo lo que se refiere a períodos de actividad; adaptar los requisitos de devolución de primas ya percibidas para que no se tengan que devolver; mejorar en la medida de lo posible las condiciones y las primas tanto de desguace como de sociedades mixtas; ampliar y mejorar las condiciones para que los buques se puedan adaptar a nuevas pesquerías, es decir, para que los buques puedan transformarse y faenar en zonas diferentes; así como también para posibles demandas que puedan existir para adaptación de buques a tareas distintas de la pesca.

Por lo demás, en el ámbito social no sé si es necesario que repita la respuesta que dí a don Guillermo Vázquez. Y, como es conocido, el Gobierno contempla actuaciones en las zonas dependientes de la pesca que puedan sufrir las consecuencias, en el ámbito social y económico, derivadas de la falta de acuerdo con Marruecos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz socialista, señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor Juárez, permítame empezar reconociendo que algo están haciendo, pero también decirle que es claramente insuficiente, porque es un problema que se viene arrastrando desde hace año y medio y desde hace año y medio el problema no hace más que incrementarse. No hay solución y llevamos año y medio con el problema claramente abierto, y además es un problema que se veía venir. En consecuencia, había que tomar soluciones antes. En todo caso, quiero decirle que el tema de la diversificación es un tema independiente del acuerdo. La diversificación es algo necesario que tenía que estar en marcha con independencia del acuerdo y, en todo caso, acelerarse al ver que el acuerdo se retrasaba o era difícil. Porque usted como yo sabemos que las comarcas afectadas no lo son

únicamente porque tengan la flota parada, sino que la flota parada hace que se paralicen otro tipo de actividades, luego ahí ya están siendo afectadas y no hay ninguna solución para las economías que derivan de la actividad principal extractiva de la pesca. Luego ahí había que estar haciendo cosas y no se hizo nada. Y los caladeros alternativos eran independientes o podían ser independientes del acuerdo con Marruecos. Si se hubiera recolocado una parte de la flota en caladeros alternativos hace año y medio, o hace un año, o hace seis meses, hoy el problema sería menor.

En todo caso, yo le pregunto, señor Juárez, ¿a usted le parece normal, normal en democracia, que este Parlamento no conozca las grandes líneas del proyecto de reestructuración presentado por el Gobierno en Bruselas? Hoy este Parlamento no conoce las grandes líneas del proyecto presentado en Bruselas, cuando además usted sabe que en Bruselas el tema tiene que ser elaborado por la Comisión. En última instancia, el Parlamento tiene que habilitar los fondos, y en el Parlamento estamos todos, el Grupo Popular y los otros grupos, y hace falta el acuerdo de todos para que el tema vaya adelante. ¿Le parece normal que este Parlamento, que esta Comisión no esté informada de las grandes líneas de ese proyecto y que a usted se lo estemos sacando aquí poco a poco, en una comparecencia forzada? ¿Usted cree que esto es lo normal en este caso? ¿Le parece también normal que los representantes de los trabajadores, con los que después hay que negociar un plan de reestructuración a nivel social, tampoco conozcan las grandes líneas de ese plan que ustedes llevan a Bruselas? Nos parece que ustedes en este caso siguen actuando con prepotencia y con irresponsabilidad, porque lo normal, una vez que el tema salió mal, es que todos fuéramos un poco cómplices a la hora de buscar soluciones. Y ustedes van en solitario y además mal, porque hasta hoy no se ven las soluciones.

Respecto a las ubicaciones, a mí hace meses me valía que usted me hablara de posibilidades varias, pero cuando la flota lleva 18 meses parada, cuando hace ya más de tres meses que no hay acuerdo con Marruecos, que me siga hablando de posibilidades varias me parece una provocación. Hoy tiene que venir usted aquí con soluciones ya. Pero nos dice: No, es que hay posibilidades varias. Posibilidades varias no, hoy tenía usted que decir: Mire, aquí, en el caladero X, 20 barcos y de manera rentable; en el Y, 40 barcos rentables; en el otro, 12; en el otro 20, eso tenía que estar ya encima de la mesa. No tenía por qué depender para nada la reubicación de Bruselas, la reubicación tenía que estar en marcha ya.

Por favor, no se marque usted metas imposibles, se lo digo ahora. ¿Cuántos barcos recolocan ustedes en Mauritania o cuántos disminuyen de los que hay hoy en Mauritania? ¿Cuántos va a recolocar nuevos en Mauritania? Los quiero ver, señor Juárez, en septiembre hablaremos de ese tema. ¿Cuántos se van a recolocar nuevos en Senegal? La recolocación es muy difícil

y ustedes lo están tomando con demasiada alegría. Y además no es recolocar barcos de manera experimental, es recolocar barcos de manera rentable económicamente, porque si no están ustedes haciendo brindis al sol. Hay que recolocarlos de forma rentable económicamente, y eso saben ustedes que es complicado y ahí ustedes no están avanzando nada.

En el caladero nacional no creen ustedes nuevos problemas, el caladero nacional está sobresaturado. Avancen ustedes también, si quieren agilizar problemas, en la Unión Europea, variando las condiciones en el caso de Marruecos para las sociedades mixtas, para que sea posible crearlas. Y lo que dijo usted anteriormente, a preguntas del señor Vázquez, respecto a apoyar iniciativas privadas, incluso de la Junta de Andalucía, háganlo de verdad, porque entre todos se puede resolver el problema. Ustedes solos ya demostraron que no pueden resolverlo. Y no intenten además resolverlo con jugadas que se va a demostrar a pocos meses que no son viables. Usted habló aquí de caladeros que claramente no son viables económicamente, y los armadores si no quieren ir allí es porque no hay viabilidad económica. Dice: Es que allí pueden ir. ¿Pueden ir a qué, a pasarse? El problema es ir a caladeros donde al final de jornada, al final de período, saquemos una pesca que multiplicada cantidad por valor dé una rentabilidad para la tripulación y para el armador. Y eso usted sabe que no es fácil.

Señor Juárez, lo que le pido, es que en septiembre, que pasaremos otra vez el examen, por favor, tráigalo mejor preparado, no venga usted diciendo que hay posibilidades varias; en septiembre tiene que estar la flota recolocada y en septiembre, por favor, tengan ustedes ya iniciadas, y no solamente en Galicia porque hay elecciones, actividades o trabajos de diversificación. Y los trabajos de diversificación no son simplemente, se lo advierto desde aquí ya, potenciar lo que se está haciendo, como carreteras, comunicaciones, parques empresariales, no, no. Es apoyo a actividad productiva directamente y fomentar que se cree actividad productiva directamente allí. Para septiembre, por favor, señor Juárez, pues nos veremos en septiembre, tráigame usted el tema un poco adelantado, porque además dése cuenta de que llevamos con este tema demasiado tiempo y usted igual puede conseguir, que no lo va a conseguir, que con el tema de Marruecos nos olvidemos de otros problemas que hay a nivel pesquero también en España, que no son menores. Pero nosotros queremos pasar página en el tema de Marruecos y entrar en otros temas.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle, tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Confío en que nos veamos en septiembre, además lo deseo y espero que

podamos seguir observando progresos en todo este proceso.

Tengo que decirle, señoría, que me alegro de ese cambio de actitud que estoy observando en su grupo, y me alegro de observar que ustedes están ya en una actitud de darse cuenta de que lo que hace falta es buscar alternativas al caladero de Marruecos. Eso es bueno, porque eso es actuar con realismo y aparcar la demagogia, es un aparcar la demagogia de aquello de: sigan ustedes negociando. Es bueno aparcar la demagogia, porque después de, efectivamente, año y medio, qué más tenemos que esperar. Tenemos que buscar alternativas, porque Marruecos no quiere renovar el acuerdo. Y es lógico que ustedes le digan al Gobierno que tiene que ir más deprisa, es su función, es normal. Y por eso, insisto, le felicito.

Este es un proceso complicado porque, usted mismo lo ha dicho, no es fácil encontrar caladeros, no abundan por ahí. Y además hasta que no se conozcan, al menos según un proyecto por parte de la Comisión, cuáles son las medidas a las que se pueden acoger los armadores, va a ser muy difícil que tomen una decisión. Hay sesenta y tantos barcos que ya han decidido irse a otros caladeros, que es una actitud muy loable, pero hay otros muchos que están esperando a ver qué pasa, a ver qué medidas se diseñan. Y en ese momento es cuando ellos empezarán a decidirse a tomar alternativas que se están poniendo sobre la mesa. Pero, claro, dice usted ¿son caladeros varios? Bueno, son varios, porque son más de uno. Pero es que realmente son alternativas que se ponen a disposición de las empresas y que las empresas tienen que elegir libremente, no podemos cogerlos y colocarlos donde nosotros queramos, porque es el armador el que tiene que tomar su decisión. Hace un momento señalé unas cuantas alternativas y, por ejemplo, obvié, la verdad es que intencionadamente, un caladero concretamente a Brasil, hacia donde van a salir ahora unos barcos arrastreros de la flota cefalopodera, que han encontrado posibilidades allí. Tengo una cierta incertidumbre sobre cómo va a salir eso, pero espero que funcione y aplaudo esa alternativa de los armadores.

Este tipo de trabajo no es una cuestión que se pueda hacer a última hora y le puedo asegurar que esto no es una cosa que se esté haciendo a última hora, hace mucho tiempo que estamos buscando alternativas a esta flota; esto se está haciendo desde el mismo momento en que este Gobierno llegó al poder en el año 1996. Éramos conscientes de que esta situación podía producirse y desde ese momento se están buscando alternativas. Ese es el motivo por el cual, al final de 1999, han llegado menos barcos que los que permitía el acuerdo de Marruecos, sensiblemente menos barcos. ¿Por qué? Pues porque una parte de esa flota estaba ya en otras zonas y se reubicó en otras zonas. Algo que tampoco es sencillo porque, lógicamente, si es difícil convencer a un armador que está amarrado de que se vaya a un cala-

dero donde no sabe exactamente cuál va a ser la rentabilidad, lo que es imposible es convencer a un armador, que está faenando en un caladero donde estuvo siempre de forma rentable, de que pruebe suerte en otro sitio, porque eso sí que es realmente complicado. Es decir, que mientras existe el acuerdo, pues el propio acuerdo impide que se exploren alternativas diferentes.

Tengo que decirle que me ha sorprendido la afirmación relativa a que este Parlamento no conozca el plan, porque estoy convencido de que el ministro ha comparecido en varias ocasiones para hablar de este tema, y que ha explicado cuáles son las propuestas de España y cómo se desgranaban estas propuestas y estos presupuestos. Pero, en cualquier caso, lo que sí le tengo que decir es que las informaciones que le han dado a usted los sindicatos en el sentido de que no tienen el plan, están viejas, lo tienen hace bastantes días, desde el principio de este mes; por lo tanto, lo conocen y lo hemos discutido ayer mismo en una sesión del Comité consultivo de pesca.

Es necesario que en los planes de reubicación de flota no se perturbe a la flota ya existente. Y en ese sentido nosotros estamos siendo muy, muy cuidadosos, en lo que se refiere al caladero nacional sobre todo y también a caladeros de terceros países y aguas internacionales porque, evidentemente, para nosotros sería muy sencillo, por ejemplo, coger la flota palangrera y darles permiso para que pesquen pez espada, y en vez de tener 150 barcos a pez espada tendríamos 200, y habríamos resuelto 50 problemas. Creemos que habríamos creado 200 problemas en vez de resolver 50, de eso somos plenamente conscientes. Y la parte de la flota que estamos pensando que puede pescar en el caladero nacional es flota de muy pequeño porte y flota que ya faenaba en caladero nacional. Por ejemplo, la flota de Barbate es una flota que faenaba alternativamente en el caladero nacional y en Marruecos, es decir, si un 40 por ciento de la actividad de esa flota se desarrollaba en caladero nacional y un 60 por ciento en Marruecos, es evidente que un 40 por ciento de esa flota podría pescar en caladero nacional sin alterar el equilibrio que ya existía.

Hay puertos y zonas concretase. Usted sabe que las flotas del Mediterráneo faenan en ámbitos geográficos reducidos, hacen un horario diario y faenan en los caladeros muy próximos a su puerto base. Y hay puertos del Mediterráneo donde se ha producido una retirada de la actividad de buques muy importante en los últimos años. Puedo poner el ejemplo del puerto de Santa Pola donde la fi se ha reducido aproximadamente de cuarenta y pico unidades a veintitantas unidades. Hay cinco barcos en Santa Pola de las mismas características que la flota local con base en ese puerto y todos los demás pescadores están de acuerdo en que se integren ahí. Pero estamos pensando en posibilidades limitadas.

Una flota como la atunera, que pesca grandes migradores, igual que los pescaba en Marruecos los puede pescar en Canarias, porque son grandes migradores; al

fin y al cabo no es una población del lugar. Igual que hay flota, concretamente del norte de España, que se desplaza a Canarias a pescar atún, también la flota canaria podrá pescar atún en Canarias. Son cuestiones obvias y no se está pensando más que en cuestiones de ese tipo. En cualquier caso, este es un proceso que empezará a ver sus frutos a partir de que se conozcan con detalle las alternativas que tienen los armadores. Creo que las ayudas de alguna forma es cierto que ralentizan o de alguna forma difieren la toma de decisiones, porque restan presión a las empresas. Pero en este momento calificarlas poco menos que como contraproducentes he oído algo que podía sonar a eso me parece un poco excesivo. Es justo que los armadores y los tripulantes puedan tener un período de toma de decisiones suficientemente tranquilo, pues además este proceso no es inédito en la flota española. Por desgracia, no es la primera vez que sucede esto en la flota española, no es la primera vez que una flota importante, como consecuencia de los cambios surgidos en el derecho internacional, no puede seguir faenando en un caladero tradicional, pero caladero que ahora tiene otro dueño. Y no me obligue a recordarle que en otras ocasiones similares no hubo un nivel de protección como en este caso. En otras ocasiones similares, a la flota se la abandonó a su suerte. De modo que las ayudas son un ejemplo y por lo tanto no me parece justo ni culpar a la Administración de ellas, ni tampoco lo contrario, que también lo he escuchado alguna vez, acusar a los afectados de estar cómodamente instalados en ellas, porque están instalados en ellas por una cuestión de necesidad, evidentemente.

En cualquier caso, coincido con usted en que en este tipo de procesos todos somos cómplices, y agradezco esa oferta de colaboración. A nivel de Parlamento Europeo se mantiene un buen nivel de colaboración con todos los grupos políticos, incluido por supuesto el Grupo Socialista, y confío en que a nivel del Parlamento Europeo todos los grupos van a saber defender el objetivo común, que es lograr las mejores condiciones tanto económicas como reglamentarias para este plan de acción que la Comisión tiene que presentar en los próximos días.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE LAS GESTIONES PARA NEUTRALIZAR LA INICIATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA DE CUESTIONAR LAS AYUDAS AL SECTOR PESQUERO Y PARA QUE LA REESTRUCTURACIÓN POSITIVA DEL SECTOR EN ESPAÑA SEA ASUMIDA FINANCIERAMENTE POR LA UE. (Número de expediente 181/000510.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el orden del día con el número

6. Para formularla tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Díaz Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Una pequeña matización previa. Nosotros decimos que las ayudas, siendo necesarias, no sólo no solucionan el problema, sino que a veces pueden incluso adormecer al sector. En todo caso el tema hoy es otro, y es una pregunta en principio bastante sencilla. En los medios de comunicación apareció a comienzos de año, que Bruselas estaba preocupada por las ayudas en el tema de los carburantes, que está haciendo una investigación, y que incluso cabía la posibilidad de que obligara a devolver estas ayudas. Pensamos que, en principio, de ser así, Bruselas se equivocaba, porque las ayudas no eran ayudas que contribuyeran a mejorar a competitividad de la flota española, sino que las ayudas, que nosotros criticábamos por insuficientes, lo que hacían eran viabilizar la flota española, ayudar a la supervivencia de la flota. Supervivencia no es lo mismo que competitividad, y por eso normalmente las ayudas no debían ser cuestionadas. Nosotros lo que decíamos era que si Bruselas lo entendía de manera diferente, la culpa era del Gobierno de España, que no había sido capaz de explicar a Bruselas lo que pasaba realmente.

En todo caso, nosotros queremos saber qué gestiones hizo el Gobierno y cómo está este problema.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestarle, tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Efectivamente, cuando por parte del Gobierno se tomó la decisión de habilitar una serie de ayudas para paliar los efectos de la fuerte subida de los precios del gasóleo, por parte de la Comisión Europea se cuestionó esta medida y se pidieron explicaciones, explicaciones que, por supuesto, ya se habían dado. El ministro se dirigió tanto por escrito como en varias reuniones al comisario, explicando los motivos y la necesidad de estas ayudas y por qué pensábamos que eran ayudas que encajan perfectamente dentro de los supuestos que la Unión Europea prevé para esas ayudas de emergencia. Por parte de la Comisión se tomó en su momento la decisión de abrir diligencias informativas sobre esta cuestión, lo cual se contestó oportunamente y se argumentó, y todavía es una incógnita cómo va a acabar esto. Nosotros no sabemos si la Comisión finalmente va a decidir plantear una demanda contra España por estas ayudas en el Tribunal de Justicia o no. En cualquier caso, lo que sí le puedo decir es que el Gobierno ha tomado la decisión, porque está convencido de la compatibilidad de estas ayudas, de seguir adelante con ellas y de defenderse, porque creemos que existen elementos suficientes para defenderse.

La Comisión ha tomado esta medida no solamente contra España, sino también contra algunos otros Estados miembros que han otorgado ayudas parecidas, como Francia, Bélgica e Italia. Habrá que ver cómo se desarrollan los acontecimientos. Confío en que la Comisión sea sensible a la situación que existe, confío en que sean conscientes de que no es posible asumir que estas ayudas puedan suponer una distorsión de la competencia, como mínimo mayor que la que supone el hecho de que los sectores energéticos estén parcialmente intervenidos todavía en algunos Estados miembros. De modo que ahí tenemos todavía algunos argumentos importantes y no dude S.S. que vamos a defenderlos con toda la energía necesaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor Juárez, tengo claro que nosotros pensamos que las ayudas no distorsionan la competencia, las ayudas son ayudas a la supervivencia, y son insuficientes. Quisiera que usted me aclarara ahora una cuestión. El sector se queja, aparte de que las ayudas sean insuficientes, de que las bonificaciones a la Seguridad Social funcionaron, pero que de los créditos blandos no saben nada. ¿Usted podría aclararme eso?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Las bonificaciones a la Seguridad Social se pusieron en marcha inmediatamente, es un mecanismo mucho más automático que gestiona la Seguridad Social. En lo que se refiere a los préstamos bonificados, es necesario preparar unos convenios a través del Instituto de Crédito Oficial; coincidió con todos los dictámenes motivados que hizo la Comisión Europea por este tema, lo cual ralentizó el proceso de forma importante durante unos meses, hasta que finalmente se dieron todas las explicaciones, se tomó la decisión de seguir adelante y en este momento los convenios con el ICO ya están firmados y es cuestión, según la información que tengo, de días que se puedan resolver las solicitudes presentadas y se puedan poner en marcha estas ayudas. Es cierto que ha habido un retraso, pero yo creo que era necesario evitar tener que dar algún tipo de marcha atrás en este tema, cuestión que hubiera sido mucho más grave todavía que el retraso. Afortunadamente se ha podido aclarar todo y, como digo, la decisión es la de seguir adelante, y confío en que estas resoluciones se produzcan a la mayor brevedad.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON SU DEMANDA DE SOLICITUD DE DEVOLUCIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES RECIBIDAS POR LOS MARINEROS DEL BARCO ROSALÍN SEGUNDO. (Número de expediente 181/000831)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el orden del día con el número 8. Para la formulación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: La primera pregunta que le formulaba tenía que ver con el tema de los temporales, después hablamos de Marruecos y ahora esta pregunta tiene que ver con los temporales y con Marruecos.

Aquí traemos un caso singular, que el señor Vázquez intentó en su intervención adelantarse, porque estaba formulada la pregunta, y agradezco al señor Juárez que no contestara en aquel momento, porque la pregunta estaba formulada por este diputado. Como consecuencia de los temporales uno de estos barcos que faenaba en Marruecos, el Rosalín Segundo, que tiene su base en A Guarda, —hay una tradición, y es que cuando hay fuertes temporales los barcos se desplazan a la ensenada de Bayona, para protegerse del temporal— tuvo mala suerte y el cambio para protegerse no resultó; soltaron amarras, el barco se perdió, naufragó y por orden de la Capitanía Marítima de Vigo el barco tuvo que ser desguazado en Bayona, y eso se hace el 16 de noviembre. Como consecuencia de este hecho, por parte del Instituto Social de la Marina se reclama de los trabajadores afectados que devuelvan los salarios percibidos a partir del siniestro del barco, las indemnizaciones europeas que estaban percibiendo. Y se demanda del armador recientemente que devuelva también las ayudas percibidas desde el siniestro del barco, por entender que se pueden pagar subvenciones a un barco que no existe.

En principio, desde el punto de vista formal, el tema parece lógico, lo que pasa es que la Unión Europea en estos momentos, y todos lo sabemos, está pagando subvenciones a barcos que existen formalmente amarrados, pero barcos que se puede decir dentro de tres o cuatro meses que no existen porque se van al desguace. Y de ese barco que está cómodamente amarrado y se va al desguace el armador va a cobrar una indemnización. Y del barco que se fue a pique por salvarse del temporal, el armador no sólo no tiene derecho a la indemnización comunitaria, sino que incluso tiene que devolver una parte de la ayuda y los trabajadores se quedan sin protección. ¡Y cuidado! el señor Juárez estaba diciendo, y nosotros lo aceptamos, que la indemnización que están percibiendo los trabajadores es defendible, aunque sean 150.000 pesetas todos los

meses, pues lo que cobran por paro es mucho menor. Los trabajadores se pasaron al paro y algunos de ellos lo están terminando, porque tenían poco paro. Son trabajadores que por su cualificación no son rápidamente recolocables y hay una serie de familias que lo están pasando muy mal y lo van a pasar peor cuando pierdan ese paro. Nos parece que la situación es claramente injusta, porque dentro de pocos meses lo normal es que una parte de la flota, esperemos que sea la menor parte posible, vaya al desguace y los trabajadores cuyos barcos se van al desguace van a ser indemnizados, y en cambio los trabajadores del Rosalín Segundo, por tener la mala suerte de que su barco se fue a pique antes de terminar ese proceso, no tienen posibilidades de recolocarse, no tienen posibilidades de recibir indemnización y ya se les habrá terminado el paro, y el armador tampoco tiene otras posibilidades.

Por eso nosotros pensamos que el tema, que formalmente tiene una solución difícil, políticamente tiene que tener una solución, y corresponde en este caso al Gobierno de España defender los intereses del sector y en este caso defender un caso particular de aplicación de la norma que debe ser generoso, para que este barco y sus trabajadores entren dentro de la casuística general. Es un tema político, de solución política, pero pensamos que el Gobierno debe darle igual trato, porque el siniestro de este barco se debe a un accidente natural que tiene bastante poco que ver con otro tipo de cuestiones y, en consecuencia, debía estar dentro de los barcos afectados por la reconversión en el tema de Marruecos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general de Pesca.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Le puedo asegurar a S.S. que comprendo todos los motivos que me ha explicado y, efectivamente, lo que le ha sucedido a este buque es que ha tenido muy mala suerte. El problema es que el hundimiento del barco conlleva, evidentemente, que el motivo por el que el barco estaba percibiendo la ayuda por paralización de la flota que faena en Marruecos desaparece, porque el barco ya no está amarrado por falta de acuerdo, está hundido por causa de un accidente. Y al desaparecer la causa externa evidentemente desaparece el motivo de la ayuda. Y eso por desgracia arrastra a los tripulantes. Desde el punto de vista de los afectados es duro, pero jurídicamente es evidente que este barco pierde su condición de afectado por la paralización de Marruecos. Por trasladar este hecho a otras circunstancias, imaginemos que existiera mañana mismo un acuerdo con Marruecos o que hubiera existido antes si se hunde este barco sus tripulantes se quedan en una situación en que la empresa, si decide no continuar con la actividad, se disuelve y los tripulantes pasan a sistemas de protección social normales,

que es lo que ha pasado en este caso. Comprendo que se sientan afectados por una situación que les ha sobrevenido y que no es una situación que ellos hayan provocado, y comprendo que de no haber sucedido esto estarían en mejores condiciones. Pero este tema se ha consultado con el ministerio competente, que es el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se han hecho gestiones y ha tratado de ver si se puede retomar este tema, y la verdad es que, de acuerdo con la legalidad de las condiciones de las ayudas en vigor, estos trabajadores no pueden seguir percibiendo las ayudas, de acuerdo con los informes jurídicos que existen. Esto está agravado además porque a partir de la fecha en que se produce este hecho el armador hace un expediente de regulación de empleo y los tripulantes empiezan a percibir prestaciones por desempleo, y han estado durante varios meses percibiendo simultáneamente las prestaciones por desempleo y las ayudas por paralización de la flota de Marruecos, hasta que administrativamente se ha detectado esta situación anómala, lo cual de alguna forma también les perjudica hasta cierto punto, porque evidentemente se tenía que haber buscado una solución antes de que ellos se acogieran a estas prestaciones por desempleo, que son claramente incompatibles con las ayudas de paralización.

Merece la pena seguir buscando alguna alternativa, pero me temo que lo que moralmente sería deseable, en este caso, y por desgracia, choca con la realidad. Y por desgracia algunas veces los gestores y los gobiernos, y me imagino que este es el caso del Ministerio de Trabajo, se ven impelidos a tomar una decisión de acuerdo con la legalidad, aunque comprendan que el caso humano es complicado y aunque comprendan que la mala suerte de estos trabajadores ha originado una situación que no ha sido ni mucho menos provocada por ellos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz socialista, señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor Juárez, la mala suerte es una desgracia, pero no es una solución. Este caso hubiera tenido una solución fácil si la Capitanía Marítima de Vigo en lugar de mandar desguazar el barco simplemente manda que el barco sea remolcado a puerto y los restos del barco figuren amarrados a puerto: el barco existe formalmente, aunque el barco tiene dificultades para navegar. Usted sabe como yo que algunos de los barcos que están hoy amarrados a puerto cobrando ayudas si mañana tienen que salir tienen problemas para salir a navegar tan serios como el Rosalín Segundo. Luego es un caso formal, pero realmente hay más barcos en la misma situación, lo que pasa es que la fotografía ahí puede valer diferente, en un lugar no está el barco, en otro lugar hay un barco que no es un barco, es un barco virtual. No es un informe jurídico lo que hace falta aquí. Jurídicamente el

tema tiene que tener solución. El tema es de voluntad política y de entender que ese barco en condiciones normales se acogería a un desguace, se acogería a una solución y los trabajadores tendrían una solución diferente. Por un hecho fortuito, ajeno al armador y a los trabajadores, se pone en una situación diferente, pero habría que equipararlos a la flota que está hoy amarrada por el tema de Marruecos. Yo conocí la decisión del armador, que toma por falta de información y los trabajadores la sufren. Pero esa decisión del armador mal informado no puede ser un obstáculo para los trabajadores; algunos terminan dentro de dos meses el paro y estarán en una situación completamente diferente de los otros trabajadores que están en el mismo puerto, en barcos parejos, y que unos van a cobrar la indemnización por Marruecos y otros no van a tener ningún tipo de indemnización. Pensamos que el tema no es fácil, es un tema de voluntad política, y nosotros demandamos del Gobierno que siga gestionando, que no pida informes jurídicos, sino que plantee este tema políticamente y que intente resolverlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Quisiera informarle de que ahí ha habido dos problemas. Uno es, efectivamente, que el barco se ha desguazado, yo eso lo comparto, pero está desguazado y el problema es cómo se pueden dar ayudas a la paralización de un barco que no existe y a la tripulación de un barco que está paralizado y no existe. Éste es un problema sobre el que yo creo que voluntad política existe, pero más que voluntad política aquí se exige filigrana administrativa. La cuestión es que el armador, según mis informaciones, decide vender el barco, o la baja, o los derechos del barco, con lo cual el armador ha vendido su activo, no se ha acogido a ayudas para la paralización, que podría haberlo hecho. El armador podría haber solicitado ayudas al desguace aunque el barco estuviera hundido, eso sí que está contemplado en la legislación. Y si el armador se hubiera acogido a las ayudas por desguace, los tripulantes podrían acogerse a las mismas ayudas o primas individuales que se pueden acoger los trabajadores de Marruecos cuando en su momento un armador decida el desguace del barco. Es decir, que efectivamente la decisión del armador les ha perjudicado, pero les ha perjudicado lo mismo que cuando en cualquier otro caladero o en cualquier otra situación —olvidémonos de Marruecos— un armador decide vender el barco, vender la baja, cerrar la empresa, y los trabajadores se quedan a expensas de las ayudas o de los sistemas de protección social que existen en este país. Tampoco podemos pretender que este colectivo de trabajadores sean especie de nómina a Marruecos que está abonada a unas ayudas

del Estado. Están acogiendo a unas ayudas en la medida en que están perteneciendo a unas empresas y a unos buques que están afectados por una paralización a causa del acuerdo con Marruecos. En cuanto dejan de estar vinculados a esa paralización de Marruecos, lógicamente se ven en la circunstancia en la que se ven todos los demás trabajadores de este país que pasen por una situación similar.

Quiero llamarle la atención sobre el hecho de que si esto pasa con cualquier otro barco, que no sea de Marruecos, que el temporal en el mes de noviembre le hace naufragar, el barco se desguaza y se vende a la baja, los trabajadores quedan en la misma situación que quedaron éstos. Hay que considerar la cierta diferencia de trato que estamos pretendiendo para estos señores, hacia los cuales yo tengo cierta sensibilidad, lo reconozco, porque me parece que efectivamente ellos ven que podían haber tenido una situación mejor, pero es una situación en la que estaría cualquier otro tripulante en circunstancias similares, que no fuera de Marruecos, por ejemplo. Y estoy seguro de que habitualmente se producen situaciones de este tipo.

De modo que yo a lo que puedo comprometerme es a hacer las gestiones adicionales ante el Instituto Social de la Marina para tratar de que se busque alguna alternativa. Pero yo no lo veo fácil, porque esas gestiones ya se han hecho y realmente la conclusión a la que se ha llegado es la que yo les he explicado anteriormente.

— **DEL SEÑOR DÍAZ DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE LAS ACTUACIONES DEL GOBIERNO ESPAÑOL ANTE LA UNIÓN EUROPEA PARA QUE SE CUMPLA EL ACUERDO DE 1998 RELATIVO A LA ERRADICACIÓN DE LAS VOLANTAS. (Número de expediente 181/000849.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta, que figura 9, para cuya formulación el portavoz del Grupo Socialista, el señor Díaz Díaz, tiene la palabra.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Un pequeño inciso, señor Juárez. Yo le pediría que analizaran la reconversión del sector naval de los años ochenta y vieran como se flexibilizó la aplicación de la misma para que no quedara nadie fuera. Ese tipo de fórmulas que se utilizaron allí pueden servir para repescar algunas soluciones.

Las redes de enmalle a la deriva son un arte de pesca que se consideraba perjudicial para esta actividad, por eso la Unión Europea llegó a un acuerdo para que este tipo de arte friera erradicado de manera progresiva y que en diciembre del 2001 desaparecieran las volantas de superficie de las aguas comunitarias.

Últimamente en el sector hay desconfianza, fundamentalmente en Galicia y Euskadi, porque este plan

aprobado a nivel comunitario de erradicación de las volantas o redes de enmalle a la deriva contemplaba una reducción progresiva de esta flota por parte de los Estados miembros de la Unión Europea, y esta reducción progresiva no se está cumpliendo. Y además coincide que a finales del año 2000 y a comienzos de este año, en los medios de comunicación franceses fundamentalmente, aparecen reivindicaciones de este tipo de arte, inclusive planteándolo como un arte conservacionista. La intención de ese tipo de campañas está claro que es la de conseguir una moratoria para que el tema se siga alargando. Y esto hace que los armadores españoles o los afectados por esta competencia desleal se preocupen por entender que el Gobierno de España los puede dejar colgados una vez más y que a 31 de diciembre del año 2001 no entre en vigor esta prohibición definitiva de las volantas de superficie.

Por ello, partiendo de que España es la primera potencia extractiva de la Unión Europea y también el primer mercado, nosotros pensamos que España debe presionar en la Unión Europea para conseguir que los acuerdos que ésta toma cuando menos se cumplan. Y por eso tenemos una serie de preguntas sobre la acción del Gobierno en este tema y sobre todo una pregunta que nos parece muy importante, que tiene que ver con esto y con todo lo que hablamos hasta hoy: señor Juárez, ¿cuándo va el Gobierno de España a asumir el liderazgo en la política pesquera de la Unión Europea para hacer que ésta, la política pesquera, atienda mejor los intereses de la primera potencia, que somos nosotros, y del primer mercado, que somos también nosotros?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Yo creo que la decisión del Consejo de Ministros de Pesca de junio del año 1998 acordando la prohibición de las redes de enmalle a la deriva es una decisión irreversible y es una decisión que además responde a un trabajo muy serio y muy riguroso del Gobierno de España.

A mí me sorprenden esas afirmaciones en el sentido de que el Gobierno puede dejar colgados a los pescadores, porque quiero recordarle, señoría, que éste es un problema que viene de atrás. Yo, por suerte o por desgracia, viví en primera persona los problemas que existieron en el año 1992, en el año 1993 y en el año 1994, que fueron los problemas más graves, cuando se produjo un amarre de toda la flota que faenaba en la captura del bonito, con motivo de un incidente producido el día 16 de julio con el buque La Gabriel, y como lo viví en primera persona, como pasé muchas noches en vela en las cofradías de pescadores con este asunto y como estuve *in situ* en el caladero, pues yo puedo decirle que éste es un tema que desde que yo asumí el cargo estuvo

en primer lugar de las preferencias, de modo que está usted hablando con un convencido. Cuando este tema se llevó a Consejo de Ministros en diciembre del año 1996, pasó lo mismo que había pasado en el año 1995 y en el año 1994, cuando también se llevó a Consejo de Ministros este asunto y perdimos 13-2, una goleada como Dios manda.

Como consecuencia de un trabajo muy serio del Gobierno, hemos podido ir modificando los puntos de vista de la mayor parte de los Estados miembros y, como digo, en junio de 1998 se pudo llegar a una mayoría cualificada a favor de la prohibición de las redes de enmalle a la deriva en diciembre de 2001, lo cual dice algo de la falta de liderazgo que usted señala sobre la política pesquera común. El liderazgo es algo que en este momento no puede corresponder a ningún Estado miembro y yo creo que España desempeña el papel que le corresponde en el ámbito de la política pesquera común.

Concretamente, el hecho de que en aquel momento España decidiera llegar a un compromiso que, yo que también lo viví en primera persona, se produjo directamente con el ministro francés en aquel momento, el señor Louis Le Pensec, para admitir un período transitorio relativamente largo, que le recuerdo que fue objeto de críticas por parte de su grupo, como corresponde, pues se hizo conscientemente pensando que, primero, las guerras no es bueno ganarlas por goleada, porque en general es bueno tener en cuenta también los problemas de los demás, porque luego uno, en el ámbito de las negociaciones comunitarias, también tiene problemas y también le gusta que se comprendan, y, por otra parte, porque pensábamos que el hecho de dar un período transitorio relativamente largo de cuatro años — que tampoco es tan largo — anularía cualquier argumento posterior para pedir más tiempo.

Es evidente que ahora mismo los afectados, es lógico, están planteando que este tema se retome, pero yo creo y estoy convencido de que cualquier argumento para retomar este tema resulta totalmente anulado por el hecho de haber dispuesto de un período y de unos planes de reconversión de estas flotas que han sido aprobados por la Comisión Europea y que contemplaban, efectivamente, la reducción de esta flota, reducción que si se ha producido; se ha producido una reducción importante y se puede ir a la revisión de las cifras, sin que estemos tampoco totalmente satisfechos con cómo se ha llevado por parte de la Comisión Europea y con la falta de información, con los retrasos en el suministro de las listas de buques, etcétera. Pero yo puedo decirle que España vigila este tema, que España va a estar detrás de este asunto y que yo confío en que a finales de este año sea una realidad la prohibición de las redes de deriva, algo que se veía tremendamente lejano hace cuatro años y que hoy afortunadamente estamos a punto de verlo como una realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Para un turno de réplica, tiene la palabra el señor Díaz.

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Señor Juárez, tengo que terminar felicitándolo. Ganaron una batalla, está claro. Esta batalla parece que se gana, y le felicitamos por ello. Le felicitamos, pero le recuerdo una cuestión: estamos perdiendo por goleada, últimamente en pesca en la Unión Europea estamos perdiendo por goleada; el tema de la merluza, acuerdos internacionales, caladeros comunitarios, etcétera.

Pero yo quisiera terminar positivamente. Si lo resuelve bien, nuestra felicitación; pero quisiera hacer una constatación. Mire, todos los problemas vienen de atrás, todos. El mundo no comienza con el señor Aznar y hay herencias buenas y herencias menos buenas; pero los gobiernos tienen la obligación de resolver los problemas y también de dejar a los que vienen después una herencia mejor de la que recibieron ellos. Eso es la política. Después de ustedes vendrán otros que recogerán su herencia. Esperemos que la que dejen ustedes sea mejor que la que recibieron. Habrán cumplido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE PESCA MARÍTIMA** (Juárez Casado): Yo simplemente quiero suscribir las palabras del señor don Ceferino Díaz. Estoy casi seguro de que la herencia que recibirán los

que vengan detrás será mejor que la que recibimos nosotros. Yo lo suscribo y no podemos más que estar de acuerdo con usted.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de terminar la sesión quiero anunciar que hemos tenido conocimiento de un atentado que altera la convivencia de los ciudadanos. Yo quisiera condenar unánimemente este hecho, mostrar solidaridad a la familia de los heridos, mostrar el repudio y el desprecio por todo este tipo de actuaciones y decirles a estos señores de la guerra, a estos asesinos, a estos que apoyan a estos asesinos y a estos también que comprenden a estos asesinos, que podrán matar a las personas pero nunca podrán matar ni las ideas ni los anhelos de libertad, de democracia y de convivencia. Les deseo un buen verano a todos. **(Aplausos.)**

Se levanta la sesión.

Eran las once y quince minutos de la mañana.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, del jueves, 28 junio de 2001, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**